

CA1
TA 120
- 84 S76



Canadian Transport
Commission

Air Transport
Committee

Commission canadienne
des transports

Comité des transports
aériens

Government
Publications

3 1761 118496165

Summary Report

of the Air Transport Committee
of the Canadian Transport Commission
on
the Adequacy of Air Services
in Northern and Remote Areas

Canada



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761118496165>

CAI
TA120
- 84 S76

SUMMARY REPORT
OF THE
AIR TRANSPORT COMMITTEE
OF THE
CANADIAN TRANSPORT COMMISSION

ON

THE ADEQUACY OF AIR SERVICES
IN
NORTHERN AND REMOTE AREAS

13 November 1984

First Printing, November 1984

Canadian Transport Commission
15 Eddy St., 15th floor, Ottawa-Hull K1A 0N9

© Crown Copyrights reserved, 1984
(Canadian Transport Commission)
Quotations and partial reproduction
permitted with full acknowledgement
of source.

Printed in Canada

THE ADEQUACY OF AIR SERVICES IN
NORTHERN AND REMOTE AREAS

SUMMARY OF RECOMMENDATIONS

The Panel conducting this Inquiry into the adequacy of air services in Canada's northern and remote areas held public meetings at nineteen communities*. Having benefitted from receiving the views of concerned citizens, the organizations of which they are members, their governments and the air carriers which serve them, the Panel's Report addresses the socio-economic concerns which were raised with an emphasis on the various alternatives and the most efficacious means to reduce the cost of air travel "to/from and within" (i.e., "in") northern and remote areas.

*The locations are as follows:

Phase 1

Lourdes-de-Blanc-Sablon
Goose Bay
Sept-Îles

Phase 2

Ranklin Inlet
Baker Lake
Spence Bay
Coppermine

Phase 3

Fort Smith
Fort Simpson
Watson Lake
Dawson City
Inuvik

Phase 4

Thompson
Sioux Lookout
Moosonee

Phase 5

Kuujjuaraapik (Poste de la
baleine, Great Whale)
Kuujjuaq (Fort Chimo)
Frobisher Bay
Pangnirtung

As the Panel has reflected upon all the evidence which it heard and read, there are certain principal facts which standout vividly from the public's submissions and which the Panel wishes to highlight:

- 1) The tone for the Inquiry, which was repeated throughout all the subsequent discussions, was set on the very first day at Lourdes-de-Blanc-Sablon, when Mr. J. Moyen, Directeur Général, Centre de Santé de la Basse Côte Nord, stated that **air transportation in this area is a necessity and not a privilege.** The theme of the essential nature of air services in northern and remote areas is, in the Panel's opinion, an undeniable reality; for many communities, there are no other alternatives: (a) to facilitate personal interaction with friends, relatives and business colleagues elsewhere in Canada; (b) to access medical facilities; and (c) to obtain needed food supplies, building materials and other vital essentials.
- 2) There is a number of common aspects to the demand for air services throughout all northern and remote areas; however, the manner in which these demands are met, reflecting perhaps the thinness, fragility and seasonality of many of the markets, and the ensuing satisfaction which is realized by consumers varies significantly from one area to another.
- 3) In comparison with air carrier operations in southern Canada, there is no question that air services in northern and remote areas are more expensive to provide and that air fares,

as a consequence, are correspondingly higher; the high cost of travel is a major concern of residents.

- 4) By way of responding to the travel requirements of residents within northern and remote areas and as a means of reducing the high costs of that travel, certain local service air carriers have successfully introduced low-priced air fare programs specifically designed for the operating environment of these areas; inasmuch as comparable fare products have been only recently introduced by the larger air carriers in the major markets of southern Canada, this development within northern and remote markets is noteworthy and commendable. The Panel notes, however, a certain lack of consumer awareness of many of these low-priced air fare products throughout these areas.
- 5) In the context of marketing and providing air services in northern and remote areas, it is essential that Canada's Native Peoples participate in these operations as much as possible and that opportunities to develop the required skills be provided; at present, this is not the case.
- 6) The condition of many of the airports and especially the lack of appropriate navigation aids and infrastructure is a visible reminder of the need for a long-term program for airport development in northern and remote areas; only by instituting and maintaining such a program can a truly reliable, cost efficient system of air transport be developed for residents.

Both air transportation policy and regulation concerning air services in northern and remote areas must continue to evolve in a manner which benefits the communities served and the consumer of these services and which encourages the air carriers to provide an adequate and cost-efficient air service. With due reference to the often-times difficult operating environment throughout these areas, in the Panel's opinion these objectives can be best realized by recommending solutions to improve service to consumers which include enhanced access to the lowest possible air fares, and to reduce the regulatory burden on the air carriers and to encourage competition between the carriers where achievable.

In order to accomplish the preceding, the Panel has made the following recommendations:

Greater Use of Native Peoples' Languages In order to enhance consumer awareness, the Panel encourages the air carriers providing service in northern and remote areas to avail themselves of the existing media outlets in addition to local community groups to publicize their fares, cargo rates and schedules as widely as possible in the local Native People's language. At the same time, the Panel wishes to recommend that CBC Northern Services re-examine its policy with respect to items of concern to its local listeners--such as available air carrier discount fares and schedules in the areas--and to make itself

much more accessible to what is in effect a public service announcement.

It is the Panel's opinion that there is also a definite demand for travel-related information in the Native Peoples' languages. The Panel encourages the air carriers to assist the Native Peoples in making travel arrangements by providing, wherever feasible, telephone reservation services and related schedule information as well as airport check-in assistance and in-flight service announcements in the appropriate Native People's language.

Safety In the interest of safety for the travelling public, the Panel recommends that the air carriers, in conjunction with the Aviation Safety Bureau, commit themselves to ensuring that in-flight emergency information, where applicable, be readily available on the aircraft in the appropriate Native People's language.

Enhanced Employment Opportunities for Native Peoples There is a need to increase Native Peoples' involvement in providing air services in northern and remote areas. At the same time there may be limited numbers of Native Peoples with the required

skills preventing air carriers from augmenting their presence. From the Panel's perspective, an obvious solution to enhance employment opportunities for Native Peoples is the provision of various relevant training programs--including on-the-job training--funded by Employment and Immigration Canada. In addition, where there is an identified requirement for a more formalized program, the Panel recommends that the Governments of Yukon and the Northwest Territories and Indian and Northern Affairs Canada together with provincial educational authorities consider jointly sponsoring such a program at an educational institution like Thebacha College in Fort Smith, NWT.

Subsidy	The Panel does not recommend that the Government of Canada design and implement a direct subsidy program in connection with air services in northern and remote areas. Many of the existing subsidy programs for air services currently in effect throughout Canada appear to offer little incentive to economically efficient operation. In view of this, the Panel recommends that the Government, with the assistance of the Air Transport Committee (ATC), undertake a review of the need for the subsidies currently
---------	--

being paid to Quebecair and EPA. If these subsidies are still deemed to be in the public interest, then a cost-effective, incentive-based subsidy program should be designed in co-operation with the appropriate provincial governments.

**Capital
Asset
Acquisition
Program**

The Panel recommends the Government of Canada work with private enterprise to reduce the short-term risk associated with the provision of air services in northern and remote areas by designing and implementing a much-needed, front-loaded venture capital program to enable air carriers to acquire appropriate aircraft. Should this program be implemented, the ATC could ensure that all such assistance to air carriers is reflected in the subsequent fares and cargo tariffs charged to consumers in these areas.

**Government
Taxes, Fees,
Charges, etc.**

Many of the air carriers and residents, while expressing concern over the high cost of operations in northern and remote areas, noted that certain costs (fuel, landing fees and other airport user charges) are under the control of the federal and provincial/territorial governments. If a concerted effort was made to eliminate government fees, taxes, charges etc., at airports throughout

northern and remote areas the total costs of travel could be lowered by as much as 15-20%. As such, the Panel suggests to the Federal government that it consider lowering or preferably eliminating the federal sales tax, excise tax and airport fees, where applicable, applied to the price of fuel uplifted within northern and remote areas and that the provincial/territorial governments adopt similar measures of tax relief. The Panel also suggests the complete elimination of airport landing fees and the Canadian Air Transportation Tax as a further step toward cost reduction for airline operations.

In order to ensure that the consumer would immediately benefit from such actions, the Panel suggests that the ATC be charged with the responsibility to examine closely the tariff filings of the affected carriers so that all such savings as might be occasioned by these cost reductions are passed on fully to the consumer.

General
Pricing

The Panel recommends that the ATC continue to take an active role in monitoring fares and services in northern and remote areas. This not only involves reviewing applications for general fare

increases but undertaking a more pro-active role with regard to the concerns of the public.

Discount
Fares

The Panel recommends that air carriers operating in northern and remote areas be given the same downward flexibility as granted carriers operating in the pro-competitive environment in southern Canada.

Many participants stressed the importance of air travel as a means of visiting friends and relatives but indicated that certain conditions such as advance purchase and minimum stay requirements associated with special fares are not compatible with the lifestyle of the residents in these areas since they hamper spontaneous travel.

As such, the Panel encourages the adoption by all carriers providing service in northern and remote areas and its acceptance by the Air Transport Committee of pricing practices (for example, stand-by fares available to all consumers) to facilitate ease of travel within "communities of interest".

With respect to travel in these areas, the Panel encourages the carriers to make all deep discount inventory controlled fares accessible to residents of northern and remote areas.

Access to Through Fares, Joint Fares and Reservation Systems The Panel encourages all air carriers operating in northern and remote areas to make use of through fares and joint fare arrangements as well as to reach joint marketing arrangements which provide significant economies to consumers.

The Panel encourages all carriers operating in these areas to acquire and to implement computer reservation systems; this should enable the smaller carriers to effect a better awareness and control over requested capacity such that customers might be more readily and assuredly informed as to seating availability on any given flight. Where possible, with respect to joint configuration (passenger/freight) aircraft, some reservation system should be attempted with respect to space available for cargo and mail in order that both passengers and priority freight can be accommodated.

Cargo Services The Panel recommends any cost savings derived from the programs designed to lower fuel costs, airport user fees, etc., also be reflected in future cargo rates applicable to the movement of goods in northern and remote areas. It is anticipated that this will not only lower the costs of transport for both passengers and cargo

but aid, in some measure, in encouraging the economic development of many of these areas.

The Panel recommends that any future applications for cargo-related rate increases continue to be closely examined by the ATC to ensure that proposed increases are fully justified.

In an attempt to alleviate the uni-directionality of cargo shipments, many of the air carriers operating in northern and remote areas have introduced special rates to stimulate southbound traffic. The Panel encourages all air carriers to implement and the Air Transport Committee to accept innovative pricing practices to stimulate southbound cargo traffic.

**Mail
Carriage**

With its re-organization into a crown corporation Canada Post has begun to re-negotiate its mail service contracts in northern and remote areas with the intent of relying on cheaper surface transport to the extent possible and lowering the cost of its existing contracts with the air carriers. The Panel is determined that the interests of communities should not suffer as a consequence of the new attitude of Canada Post and therefore recommends that the Government of Canada and

Canada Post seriously reflect upon the various trade-offs and the consequences which their actions, if unco-ordinated, might precipitate; this issue should also be addressed in the context of the on-going monitoring role of the Commission with respect to these air services.

An important aspect drawn to the Panel's attention is the role of Canada Post in distributing food-stuffs to residents in northern and remote areas throughout Canada. The Panel observes that this practice is a very effective means by which to lower the cost of transporting food-stuffs to these areas.

The Line of Demarcation

The Panel recommends the maintenance of the proposed line of demarcation separating the regulatory approach in northern and remote areas from that in southern Canada; there should, however, be one alteration: the intercept on the Manitoba-Saskatchewan border should be at 53°N rather than 55°N to include the communities lying on the Canadian Shield in Manitoba.

Role of Competition:

1) Intra-Northern and Remote Area Markets The Panel recommends that all applications for new year-round unit toll operations within these areas continue to be determined on the basis of present and future public convenience and necessity.

Air carriers operating unit toll services within these areas should continue to enjoy a limited form of route protection from the operations of a non-scheduled (charter) carrier. However, as a means of encouraging reasonable pricing practices, the Panel recommends that any unit toll carrier with route protection be required to demonstrate to the ATC the impact on its operation which a waiver might occasion. In making its judgement, the Panel recommends that the ATC place increased emphasis on the benefits of competition.

2) North/South Markets While not advocating an "open skies" policy and with due concern for the maintenance of a high quality, year-round service, the Panel is convinced that it is appropriate for certain northern and remote area communities (see Table) to receive a limited amount of additional unit toll air service to/from southern Canada by another carrier

Table

NORTHERN AND REMOTE AREA COMMUNITIES
WHICH MIGHT BENEFIT FROM ADDITIONAL
YEAR-ROUND UNIT TOLL AIR SERVICES
TO/FROM POINTS IN SOUTHERN CANADA
BY (AN) ALTERNATIVE AIR CARRIER(S)*

Dawson Creek, B.C.	Inuvik, N.W.T.
Fort McMurray, Alta.	Sept-Îles, P.Q.
Fort St. John, B.C.	Thompson, Man.
Frobisher Bay, N.W.T.	Wabush, Nfld. & Lab.
Goose Bay, Nfld. & Lab.	Whitehorse, Yk.
Grande Prairie, Alta.	Yellowknife, N.W.T.

*Includes those communities like Sept-Îles, Wabush and Whitehorse which are presently served by two major southern unit toll carriers.

and to extend thereby the benefits of a competitive market place. The Panel suggests that all applications for such new, year-round, unit toll air services by another carrier to/from these points be licensed by the ATC on the basis of present and future public convenience and necessity but which also places an increased emphasis on the benefits of competition.

The Panel recommends that its suggested approach to continued regulation of intra northern and remote area unit toll air services be adopted where a community presently recipient of direct north/south air services is not on the list of possible markets for increased unit toll competition.

The extension of this particular more pro-competitive perspective for new, additional, year-round unit toll air services to other markets in northern and remote areas should be addressed in the context of the on-going monitoring role of the Commission and instituted whenever it is deemed feasible.

**"Use It or Lose It"
Philosophy**

The Panel is mindful of the fact that a newly licensed applicant or incumbent air carrier may not effectively make use of its licence. In

such situations, the Panel recommends that a carrier be asked to "show cause" why its licence should not be suspended or cancelled and another carrier awarded the licence if, in the ATC's judgement, the unit toll licensee has failed to maintain a reasonable year-round level of service to a community.

Service Withdrawals

Where a licensed air carrier gives notice that it intends to withdraw from a market in these northern and remote areas, the ATC and the communities affected should be so advised by the carrier at least 60 days in advance. Assuming there is a continued demand for the service, the Panel recommends that the ATC should widely advertise the opportunity to provide a service from which a licensed carrier wishes to withdraw and, if need be, actively solicit applications to provide the service.

Licensing Application Procedures

The Panel concurs with the suggestions it received from the air carriers that the ATC continue to streamline the present licensing application procedures and to expeditiously consider all such applications; further, with respect to this,

the Panel makes reference to the recent Hearing regarding domestic charters and air fares issues in southern Canada and the ATC's proposals regarding these same suggestions.

Restrictions on Licences

The Panel received requests from some air carriers that the Committee review the various restrictions imposed upon the existing licences for services in northern and remote areas. The Panel recommends that the ATC accept requests identifying specific concerns with respect to restrictions on licences from air carriers operating in these areas and review the need for such restrictions within the context of a more competitive operating environment.

Class 4 Positioning Charges Regulations

The Panel is of the view that the concept of protecting a charter carrier's base by requiring a non-base carrier to assess a mandatory surcharge not related to any actual work performed, and which penalizes the user of the charter service, is inequitable in principle and impractical to enforce. Consequently, the Panel recommends that the Class 4 Positioning Charges Regulations be abolished.

Base Protection for Charter Carriers A small charter operator's first objective is to serve the air transportation needs of the location named in its licence. In order to prevent the policy of fixed-wing base licensing from becoming meaningless for air carriers operating aircraft in Groups A to E, the Panel recommends a degree of protection and exclusivity should be provided by means of regulatory base protection. Under this proposal, an air carrier licensed to perform fixed-wing charter air services using aircraft in specified weight groups at a particular base in northern and remote areas would have exclusive right to charter traffic from that base. If any other Class 4 charter operator seeks to enplane passengers or goods utilizing aircraft of the same group as the group for which a carrier is licensed to operate from that base it would have to have the written authorization from that carrier.

In the event that an accord for a waiver of regulatory base protection cannot be reached between the applicant and the base charter carrier, the dispute will be referred to the ATC. The base carrier must demonstrate to the Committee the impact on its operations which a waiver of said base protection might occasion. In making its judgement, the Panel recommends that the ATC

place increased emphasis on the benefits of competition.

Licensing
of Charter
Carriers

The Panel recommends that, having once demonstrated present and future public convenience and necessity, licensed charter carriers authorized to operate aircraft in Groups A, B or C be exempted from all but the financial, ownership and operational requirements of licensing for any subsequent application(s) to provide services using fixed-wing aircraft in weight Groups A to C for which they have not been licensed previously.

Reporting
Requirements
and Travel
Conditions

The Panel recommends that the ATC review its procedures with a view to lessening unit toll and charter airline statistical reporting requirements.

The Panel also recommends that the ATC examine by seeking and acting upon the advice of air carriers, tour operators and the public with respect to:

- (1) the extensive paperwork requirements associated with the operation of Advance Booking Charters and Inclusive Tour Charters; and

(2) the travel conditions associated with the preceding types of charters including the relevance of the minimum stay requirement for tourist markets such as hunting and fishing operations.

Monitoring In announcing the New Canadian Air Policy, the Minister of Transport stated with respect to northern and remote areas that "There is a need also for regular CTC hearings on the adequacy of service and for more active CTC monitoring of the performance of carriers operating in this part of the system, to ensure that they serve their public as well as possible**. This sentiment was shared by the public in these areas.

In setting up this monitoring process, the Panel recommends: (1) that a number of specific monitoring sectors be designated**; (2) that for each monitoring sector the ATC nominate a specific Commissioner and Commission staff members who together with representatives nominated by the

*"New Canadian Air Policy", Hon. L. Axworthy
Minister of Transport, 10 May 1984, p.6.

**For the northern and remote areas, these monitoring sectors would be: La Basse Côte Nord and Labrador; Nouveau Québec, Baffin Island and the Eastern and High Arctic Islands; northern Manitoba and northern Ontario; the Keewatin and the Kitikmeot region; the Mackenzie River Basin, northern Alberta and northern Saskatchewan; Yukon and northern British Columbia.

provincial/territorial government(s) will form a co-ordinating committee; (3) that each co-ordinating committee ensure that an on-going review process is instituted and that public meetings with respect to the adequacy and quality of air services in the monitoring sector are held (a) at least every two years, (b) at accessible locations in the communities in the sector, and (c) at times convenient to the citizens of these communities and (4) that at the termination of the public meetings in each monitoring sector, the co-ordinating committee ensure that a timely report on the adequacy and quality of air services is prepared and presented to the Air Transport Committee (and if the President of the Commission deems it appropriate, it may be transmitted to the Minister of Transport) for consideration and action where required.

The Panel is of the opinion that an on-going monitoring process may also be relevant to air services in specific areas of southern Canada and, as such, recommends that the ATC consider its institution in any parts of southern Canada where it would be useful.

air carriers and territorial/provincial governments detailed their problems and concerns related to airport infrastructure in northern and remote areas of Canada. After hearing these concerns the Panel has concluded that they warrant consideration and action. The Panel, sharing the concerns of those who appeared before it, encourages the Minister of Transport to continue to fund the Arctic Air Facilities Program and thereby to develop a reliable means of access to northern and remote areas in Canada. In the opinion of the Panel, construction of adequate runway facilities and other airport infrastructure, including the deployment of suitable all-weather navigation aids and the like, is an essential and integral step to the realization of adequate, reliable, low-cost air transport to these communities.

The Panel encourages the various parties responsible for the provision and maintenance of airport infrastructure and facilities, which are essential to ensure any access to most of the communities in these areas, to co-ordinate their activities with a view to arriving at an agreed standardization of what constitutes an adequate airport infrastructure (length of runways, navigation aids and the like).

(Signed)

R.J. Orange
Commissioner
Chairman

(Signed)

J.L. Bourret
Commissioner

(Signed)

D.H. Chapman
Commissioner

D. H. Chapman

(Signature)

Le commissaire,

J. L. Bourret

(Signature)

Le commissaire,

R. J. Oranje,
Président

(Signature)

Le commissaire,

de ces collectivités. Le Panel incite les diverses parties responsables de la mise en place et de l'entretien de l'infrastructure et des installations de l'aéroport, qui sont essentielles pour garantir l'accès aux aéroports à la plupart des collectivités des régions, à coordonner leurs activités pour en arriver à se mettre d'accord sur ce que constitue une infrastructure adéquate d'aéroports (longueur des pistes d'atterrisage, aides à la navigation, etc.).

rélatif aux installations aéroportuaires dans l'Arctique et à élaborer des moyens d'accès fiables aux régions éloignées et du Nord du Canada. De l'avis du Panel, la construction de pistes d'atterrisseage adéquates et d'une infrastructure d'aéroports, y compris la mise en place d'aides adéquates à la navigation aérienne à longueur d'anmée, etc., sont des démarques essentielles et primordiales à la réalisation d'un système de transport aérien dans les collectivités.

pour l'examiner et Y donner suite au besoin.
COMMISSION LE JUGE APPROPRIÉ, Le rapport peut être transmis au Ministre des Transports pour l'examiner et Y donner suite au besoin.

Le Panel est d'avis qu'un processus de surveillance permanente peut aussi être utile aux services aériens offerts dans des régions spécifiques du Sud du Canada et, à ce titre, recommande que le CTA examine sa mise en place dans tous les endroits du Sud du Canada où il servait utile.

Dans chaque localité que le Panel a visitée d'un bout à l'autre du pays, diverses représentantes des collectivités, des transporteurs aériens et des administrations territoriales/provinciales ont expliqué en détail leurs problèmes et leurs préoccupations relatives aux infrastructures aéroportuaires dans les régions éloignées et du Nord du Canada. Après avoir entendu ce qui fallait examiner ces préoccupations et leur donner suite. Partageant les inquiétudes de ceux qui se sont présentés devant lui, le Panel encourage le Ministre des Transports à continuer à subventionner le programme des aéroports.

* Pour les régions éloignées et du Nord, les secteurs de survieillance servaient les survivants; La Baie-Côte-Nord et le Labrador; Le Nouveau-Québec, l'île de Baffin et les îles de l'Ontario; La région de Keewatin et de Kitikmeot; Le nord du Manitoba et l'extrême Nord et de l'Arctique; Le sud du Manitoba et l'Ontario; Le sud de l'Ontario; La Colombie-Britannique.

transports aériens (et si le président de la

soit prépare et présente au comité des

l'aéroport et la qualité des services aériens

s'assure qu'un rapport pertinent sur

de survieillance, le comité de coordination

fin des séances publiques de chaque secteur

habitants de ces collectivités; et 4) qu'à la

c) à des dates qui conviennent à tous les

accessibles aux collectivités du secteur, et

tous les deux ans, b) dans des lieux

de survieillance soient tenues a) au moins

qualité des services aériens dans le secteur

réunions publiques sur l'aéroport et que les

d'un processus d'examen permanent et que les

de coordination garantissee la mise en place

comité de coordination; 3) que chaque comité

provinciales/territoriales, formeront un

désignés par les administrations

qui, de concert avec les représentants

particulier et des employés de la Commission

surveillance, le CTA nomme un commissaire

désigne; 2) que pour chaque secteur de

Surveillance

En annonçant la Nouvelle politique aérienne
du Canada, le Ministre des Transports a
déclaré, relativement aux régions éloignées
et du Nord: "Il faut toutefois que la CCT
tiennent régulièrement des audiences sur
la performance des transporteurs qui œuvrent
la performance des transports et suivre de près
l'application des services et l'usage de plus
de leurs capacités". Ce sentiment était
partagé par le public de ces régions. Pour
instituer ce processus de surveillance, le
Panel recommande: 1) qu'un nombre de
secteurs spécifiques de surveillance soit

2) les conditions de voyage liées aux types
d'affrètement précités y compris la
pertinence de l'exigence d'un séjour minimum
pour les marchés touristiques comme ceux de
la chasse et de la pêche.

vols d'affrètement pour voyage tout compris;

et

d'affrètement à réservation anticipée et de
obligatoire lié à l'exploitation de vols
1) Le travail administratif considérable et
concernant :

et qu'il donne suite à leurs suggestions
organisateurs de voyages et le grand public
consulte les transporteurs aériens, les
Le panel recommande également que le CTA
d'affrètement.

offrant des services à taux unitaires et
statistiques aériennes des transporteurs
concernant la préparation de rapports de
procédures en vue d'assurer les exigences
Le panel recommande au CTA de revoyer ses
exigences

préparatifs et les conditions de voyage
concernant la préparation de rapports et
les conditions de voyage

pour lesquels ils n'ont pas obtenu de permis
d'aéronautes à vol libre fixe des groupes A à C
d'exploitation de services au moyen
déposent des requêtes ultérieures
opérations et de propriété, lorsqu'ils
exigences, sauf aux exigences financières,
l'obligation de se conformer à toutes les
groupes A, B ou C soient dispensés de
d'un permis d'utilisation d'aéronautes des

régiōns éloignées et du Nord, aurait le droit
exclusif d'affrètement du trafic à partir de
cette base. Si un autre affréteur (Classe 4)
désire embarquer des passagers ou des
marchandises en utilisant des aéronautes du
même groupe que celui du transporteur.
autorisée à cette base, il faudrait qu'il
détienne une autorisation écrite de ce
transporteur.

Si un accord de suppression de cette
protection de base peut être conclu entre
le régulateur et le transporteur
d'affrètements à qui appartient la base en
question, le différend sera soumis au CTA.
Le transporteur autorisé à desservir la base
devra démontrer au Comité l'incidence que la
suppression de cette protection pourrait
avoir sur ses activités. En rendant son
jugement, le Panel recommande au CTA de faire
ressortir les avantages de la concurrence.
Le Panel recommande qu'après avoir répondu
aux critères de la commodité et des besoins
présents et futurs du public, les communités
et des besoins présents et futurs du public,
les transports d'affrètements aux permis aux
départements de la sécurité publique.

Délivrance de permis aux transports d'affrètements
de permis aux transports d'affrètements

Le Panel est d'accord pour que le concept qui visé à protéger la base d'un transporteur d'affrétements en exigeant d'assurer une surtaxe basé ailleurs d'imposer une surtaxe obligatoire qui n'a rien à voir avec le travail réel accompli et qui penalise l'usager du service d'affrétement, est en principe injuste et sa mise en application est peu réaliste. En conséquence, Le Panel recommande la suppression du Règlement sur les taxes de mise en place (classe 4).

Le premier objectif d'un petit affréteur est de répondre aux besoins de transport aérien de la localité citée dans son permis. En vue d'empêcher que la politique de délivrance de permis de desserte d'une base au moyen d'aéronefs à volure fixe ne devienne vide de sens pour les transporteurs aériens utilisant des aéronefs des groupes A à E, Le Panel recommande d'accorder un certain degré de protection et d'exclusivité en réglementant la protection de la base. Ainsi, un transporteur aérien autorisé à assurer des services d'affrétement au moyen d'aéronefs à volure fixe, classes dans un groupe de poids légers, peut être exclu de la base par un autre transporteur aérien autorisé à assurer des services d'affrétement au moyen d'aéronefs à volure fixe, classes dans un autre groupe de poids légers.

Le Panel a régulé des régulations de certains transports aériens lui demandant de faire examiner par le Comité les diverses restrictions imposées aux permis actuels de desserte des régions éloignées et du Nord. Le Panel recommande au CTA d'accepter les requêtes qui font état de préoccupations spécifiques relatives aux restrictions desservant aux permis de transports aériens nécessitant de telles restrictions dans la desservant ces régions et d'examiner la nécessité de limiter les restrictions dans le cadre d'un milieu d'exploitation plus concurrençiel.

Le Panel est d'accord avec les suggestions qui lui ont été faites par les transporteurs aériens selon lesquelles le CTA devrait continuer de simplifier les procédures actuelles de dépôt de requêtes en obtention de permis et d'accélérer le traitement; de plus, à cet égard, le Panel fait référence à l'audience tenue récemment concernant les questions d'affrètement intérieur et de tariifs aériens dans le Sud du Canada et aux propositions du CTA relatives à ces mêmes situations.

Marche à suivre pour le dépôt de régulêtes en obtention de permis de relâches aux restrictions permis

Le panel est attentif au fait qu'un nouveau titulaire de permis ou bien un usager déjà autorisé peut ne pas faire un usage efficace de son permis. Dans de tels cas, le panel recommande d'engager le transporteur de "juste-fier" pour qu'il son permis ne devrait pas être suspendu ou annuler et d'accorder un permis à un autre transporteur si, de l'avais du CTA, le titulaire de permis pour des services à taux unitaires n'a pas maintenu toute l'année un niveau de service raisonnables à la collectivité.

Suppressions de services Lorsqu'un transporteur aérien autorisé donne

solliciter activement des régulétés en vue de
désirer se retraiter et, le cas échéant, de
service dûquel un transporteur autorisé
de publicité cette occasion de fournir un
recommande au CTA d'annoncer à grand renfort
requis de fagon continue, le panel
l'avance. En supposant que le service est
collectivités en question au moins 60 jours
faudrait qu'il en avise le CTA et les
marché des régions éloignées et du Nord, il
avais qu'il a l'intention de se retirer du
lorsqu'un transporteur aérien autorisé donne

- 20 -

Les avantages de la concurrence.
futurs du public, mais que le CTA insiste sur
Le Panel recommande que son approche de
reglementation permette des services
aerien a taux unitaires a l'intérieur des
regions elogieuses et du Nord soit adoptee
Lorsqu'une collectivité qui regoit
actuellement des services aeriens directement
du Nord/Sud n'est pas sur la liste des
marchés possibles où s'exerce une
concurrence accrue de services à taux
unitaires.

L'élargissement du cadre de cette approche
particulière, qui recommande plus de
concurrente pour les nouveaux services à taux
unitaires additionnelles assurées à longueur
d'année sur d'autres marchés des régions
éloignées et du Nord, devrait être examiné
dans le contexte du rôle de surveillance
permanente de la Commission et institué
lorsqu'il sera jugé réalisable de le faire.

COLLECTIVITÉS DES RÉGIONS ÉLOGIENNES ET DU NORD
 QUI POURRAIENT BENEFICIER DE SERVICES AFRIENS
 À TAUX UNITAIRES ADDITIONNELS, À LONGUEUR D'ANNÉE,
 À DESTINATION ET EN PROVENANCE DE POINTS DU SUD
 DU CANADA, ASSURÉS PAR D'AUTRES TRANSPORTEURS AFRIENS*

Dawson Creek (C.-B.)	Inuvik (T. N.-O.)	Fort McMurray (Alb.)	Fort St. John (C.-B.)	Frobisher Bay (T. N.-O.)	Wabush (T. N.-O.)	Goose Bay (T.-N. et Labr.)	Whitemorse (Yuk.)	Yellowknife (T. N.-O.)	Grande Prairie (Alb.)
----------------------	-------------------	----------------------	-----------------------	--------------------------	-------------------	----------------------------	-------------------	------------------------	-----------------------

Tableau

du Nord/Sud

soft tenu de démontrer au CTA L'incidence que La suppression de cette protection pourraît favoriser sur ses activités. Le panel recommande au CTA, lorsqu'il rendra son jugement, de faire ressortir avec plus d'intensité encore les avantages de la concurrence.

Bien qu'il ne préconise pas une politique "à ciel ouvert" et qu'il soit préoccupé à juste titre par le maintien d'un service de très grande qualité à longueur d'année, le Panel collectivités des régions éloignées et du Nord (voir tableau) de recouvrir un nombre limité de services additionnels à taux unitaires à destination et en provenance du Sud du Canada, assure par un autre moyen de transport et de prolonger de ce fait les avantages d'un marché concurrentiel. Le panel suggère que toutes les régulations obtention de ces nouveaux services aériens à taux unitaires, assurés à longueur d'année par un autre transporteur, à destination ou en provenance de ces points, soient autorisées par le CTA selon les critères de la commodité et des besoins présents et futurs.

Role de la concurrence:

démarcation qui figure à la frontière du Manitoba et de la Saskatchewan devant être au nord du 530 parallèle plutôt que du 550 parallèle afin d'inclure les collectivités du Manitoba qui se trouvent dans le Bouclier canadien.

1) Marchés régionaux et du Nord

Le Panel recommande que toutes les régions continues d'être évaluées selon les critères de la commilité et des besoins présents et futurs du public.

Les transporteurs aériens assurant des services à taux uniques raisonnables d'établissement (affrètement). Cependant, pour encourager offrant des services sans horaire fixe limitée de protection de route les mettant à devrait continuer à joindre d'une forme légale des activités des transporteurs l'abri des services dans ces régions limitée de protection de route les mettant à des pratiques raisonnables d'établissement des prix, le Panel recommande que toute transporteur exploitant des services à taux tout en maintenant des services sans horaire fixe offrant des services sans horaire fixe (affrètement).

Le Panel recommande que toute unité de transporteur exploitant des services à taux tout en maintenant des services sans horaire fixe (affrètement).

Le Panel recommande que toute unité de transporteur exploitant des services à taux tout en maintenant des services sans horaire fixe (affrètement).

Le Panel recommande que toute unité de transporteur exploitant des services à taux tout en maintenant des services sans horaire fixe (affrètement).

Le Panel recommande que toute unité de transporteur exploitant des services à taux tout en maintenant des services sans horaire fixe (affrètement).

Le Panel recommande que toutes les régions continues d'être évaluées selon les critères de la commilité et des besoins présents et futurs du public.

Un aspect important à attirer l'attention du Panel. En effet, Postes Canada joue un rôle dans la distribution de produits alimentaires dans les régions éloignées et du Nord dans tout le Canada. Le Panel observe aux habitants des régions éloignées et du Sud que cette pratique est un moyen très efficace par lequel on peut diminuer le coût du transport des produits alimentaires à destination de ces régions.

Canada et, en conséquence, recommande que le gouvernement du Canada et Postes Canada se pencheent attentivement sur les diverses options et conséquences que leurs actions, si elles ne sont pas coordonnées, pourraient entraîner; La question devrait être envisagée dans le contexte du rôle de surveillance à permante de La Commission relativement à ces services aériens.

Le panel recommande le maintien de la ligne de démarcation proposée séparant l'approche de réglementation applicable aux régions éloignées et du Nord de celle du Sud du

modifications; on devrait cependant y appuyer car une Canada; on devrait cependant y appuyer car une

La ligne de démarcation

Transport du courrier

destination du sud.

Afin d'essayer d'atténuer le caractère unidirectionnel des expéditions de fret, un grand nombre de transporteurs aériens qui desservent les régions éloignées et du Nord ont introduit des taux spéciaux visant à stimuler le trafic à destination du sud. Le panel encourage tous les transporteurs aériens à adopter, et le Comité des transports aériens à approuver, des pratiques d'établissement de prix aussi novatrices en vue de stimuler le trafic du fret à destination du sud.

Liée au transport du fret pour garantir le bien-fondé des augmentations proposées.

Depuis sa reorganisation comme société de La Couronne, Postes Canada a rencontré à négocier ses contrats de services postaux à destination des régions éloignées et du Nord dans le but d'utiliser, si possible, le transport de surface, qui est meilleure marche que les autres modes, et de diminuer les coûts de ses contrats actuels signés avec les transporteurs aériens. Le panel est fermement convaincu que les intérêts des collectivités ne devraient pas souffrir à la

de fret
Services

La disponibilité de sièges sur n'importe quel vol donne. En ce qui concerne le transport mixte (passagers/fret), il faudrait, dans la mesure du possible, essayer de mettre en place un système que l'on peut appeler prioritaire pour le fret et le courrier afin que les passagers et le fret puissent être traités.

Le Panel recommande que toutes les économies qui proviennent des programmes visant à réduire les frais de carburant, les redévanques d'utilisation à l'aéroport, etc., soient également reflétées dans les futures taux de fret applicables au mouvement des marchandises dans les régions éloignées et du Nord. On prévoit que ces programmes non seulement favorisent baissent les coûts de transport à la fois pour les passagers et le fret stimuler l'expansion économique d'un grand effet, mais aideraient aussi quelque peu à développer les régions éloignées et du

en obtention d'une augmentation tarifaire examiner de près toutes les futures régulations le Panel recommande que le CTA continue à nombrer de ces régions.

En ce qu'il concerne les voyages dans ces régions, le Panel encourage tous les transporteurs à rendre accessible à tous les habitants des régions éloignées et du Nord tout régional éloigné et desservent les régions qui desservent les régions éloignées et du Nord à des arrêts et du Nord à demander des tarifs directs et conjointes de mise en marché qui représentent des économies importantes pour les consommateurs.

Le Panel encourage tous les transporteurs àériens dans ces zones d'exploitation à faire l'acquisition d'un système informatisé de réservations et de leur mettre en œuvre; son implantation devrait permettre aux petits transporteurs de mieux prendre conscience de la capacité demandée et d'exercer sur celle un meilleur contrôle pour pouvoir informer les clients plus promptement et sans contredate de

Tarifs réduits

Le Panel recommande de donner aux

transporteurs aériens qui desservent les régions éloignées et du Nord la même flexibilité pour réduire leurs tarifs que celle accordée aux transporteurs qui

desservent le marché concurrentiel du Sud du Canada.

Un grand nombre de participants a souligné

l'importance du transport aérien comme moyen

de visiter des amis et des parents, mais a

de séjour minimum liées à des tarifs spéciaux

ne sont pas compatibles avec le mode de vie

des habitants de ces régions étant donné qu'elles entrent la liberté de voyager

spontanément.

Dans cet esprit, le Panel encourage

l'adoption de pratiques d'établissement de

prix par tous les transporteurs desservant

les régions éloignées et du Nord et son approbation par le Comité des transports

aériens (par exemple, la mise à la disposition de tous les habitants des tarifs

sans réservation) en vue de faciliter le

établissement général des prix

Afin de garantir que le consommateur bénéfice sans délitai de ces mesures, le Panel suggère de confier au CTA la responsabilité d'étudier de près le dépot des tarifs des transports concernés afin que toutes les économies susceptibles de résulter de ces diminutions de coût profitent complètement et directement au consommateur.

Une diminution des frais payés par les compagnies aériennes. Correspondant à faire un pas de plus vers canadienne sur le transport aérien, ce qui d'atterrisse aux aéroports et la taxe fiscale. Le Panel propose également d'adopter des mesures similaires d'allégement administratives provinciales/territoriales

Le Panel recommande au CTA de continuer à jouer un rôle actif dans la surveillance des tarifs et des services dans les régions éloignées et du Nord. Le CTA ne doit donc pas se limiter à l'examen des requêtes en obtention d'augmentations tarifaires en général, mais doit jouer un rôle proactif face aux préoccupations du public.

Si ce programme était mis en oeuvre, le CTA
pourrait garantir que toute cette aide aux
transporteurs aériens est reflétée dans les
tarifs aériens et de fret ultérieurs,
le coût élevé des services dans les régions
éloignées et du Nord, un grand nombre de
transports aériens et d'usagers ont note
que certains coûts (carburant, frais
d'atterrissement et autres redépenses d'utilisation
réclamées aux aéroports) sont sous le
contrôle des administrations fédérales et
un effort concerté pour liminer les droits,
provinciales/territoriales. Si l'on faisait
taxes et frais etc. du gouvernement réclamés
aux aéroports dans les régions éloignées et
du Nord, les frais de transport pourraient
diminuer en tout de 15 à 20 %. A cet égard,
le panel suggère au gouvernement fédéral
d'éliminer des taxes de vente fédérales,
d'envisager une diminution ou, de préférence,
des taxes d'accise et des taxes d'aéroport,
le cas échéant, lorsqu'elles sont appliquées au
prix du carburant acheté dans les régions
éloignées et du Nord et recommande aux

Taxes, droits,
frais etc. du
gouvernement

demandes aux habitants de ces régions.
Si ce programme était mis en oeuvre, le CTA
pourrait garantir que toute cette aide aux
transporteurs aériens est reflétée dans les
tarifs aériens et de fret ultérieurs,
le coût élevé des services dans les régions
éloignées et du Nord, un grand nombre de

Programme
d'acquisition
des biens
immobiliers

faire l'acquisition d'aéronefs appropriés.
vue de permettre aux transporteurs aériens de
d'acquisition sur les premières ventes en
capital-risque pour le prélevement des frais
mettant en oeuvre un programme vital de
éloignées et du Nord, en concordant et en
de services aériens dans les régions
risques à long terme associés à la présentation
l'entreprise privée en vue de diminuer les
Canada de travailler de concert avec
le panel recommande au gouvernement du

perlinettes.

avec les administrations provinciales
devrait alors être conclu en collaboration
subvention, avec primes à la rentabilité,
dans l'intérêt du public, un programme de
Si l'on juge que ces subventions sont encore
actuellement accordées à Québec et à l'EPRA.
d'examiner le bien-fondé des subventions
transports aériens (CTA), entreprendre
gouvernement, de concert avec le comité des
À cet égard, le panel recommande que le
motivation à la rentabilisation des services.
en vigueur au Canada semblent offrir peu de
subvention aux services aériens actuellement
Un bon nombre des programmes actuels de

services aériens des régions éloignées et du
un programme de subvention directe pour les
du Canada de concevoir ni de mettre en œuvre

Le Panel ne recommande pas au gouvernement

Subvention

(T.N.-O.).

tel le Thébaïcha Collège de Port Smith
programme à un établissement d'enseignement
envisionné de patronner conjointement ce
que les services provinciaux de l'éducation
affaires indiennes et du Nord Canada ainsi
Yukon et des territoires du Nord-Ouest,
Panel recommande que les gouvernements du
programme plus conventionnel est requis, le
immigration Canada. En outre, lorsqu'un
tas — subventions par emploi et
pertinents — y compris la formation sur le
de nombreux programmes de formation
d'emploi des Autochtones consiste à fournir
solution évidente pour améliorer les chances
participation. Du point de vue du Panel, une
difficulté à augmenter leur taux de

transporteurs aériens éprouvent de la
nécessaire soit limite et qu'ainsi les
nombre d'Autochtones ayant la compétence

Nord.

Autochtones
d'emplois des
chances des
Amélioration

du Nord. Parallèlement, il se peut que le
aériens offerts dans les régions éloignées et
participation des Autochtones aux services
Il est nécessaire d'augmenter la

Autochtones.

l'apparait dans la langue appropiée des
cas échéant, soit donnée à bord de
fourrière dans les situations d'urgence en vol,
s'engagent à garantir que l'information
Le Bureau de la sécurité aéronautique,
transporteurs aériens, en collaboration avec
voyageur, le panel recommande que les
Dans le but d'assurer la sécurité du public

faissant part de messages pendant l'envolée.
l'enregistrement des bagages et en leur
fourissant de l'aide à l'aéroport pour
horaires et, dans leur langue encore, en leur
téléphonique et d'information sur les
possibles, des services de réservation
voyages en leur assurant, dans leur langue si
à aider les Autochtones à organiser leurs
Le panel encourage les transporteurs aériens
annoncée dans les langues des Autochtones.
demande réelle d'information liée aux voyages
Le panel est d'avoir qu'il y a également une

Sécurité

pôle sur les transporteurs aériens et encourager la concurrence entre les transporteurs lorsqu'il est possible.

En vue de réaliser ces objectifs, le Panel a fait les recommandations suivantes:

utilisation des langues des Autochtones plus posséde des Autochtones

En vue de rendre les consommateurs plus conscientes des services des transporteurs aériens qui desservent les régions éloignées et du Nord d'utiliser les médias d'information en place et de faire appeler aux groupes des collectivités locales pour annoncer leurs tarifs, les taux du fret et les horaires, afin de rejoindre le plus grand nombre possible d'Autochtones dans leur langue. Parallèlement, le Panel recommande que les services du Nord de la Société Radio-Canada réexamine sa politique relative aux questions qui présentent un intérêt pour ses auditeurs et téléspectateurs locaux — telles que les tarifs réduits et les horaires des transports aériens disponibles à ce qui constitue, en fait, une région — et lui recommande d'être beaucoup plus accessible à ce qui existe, en fait,

un message d'intérêt public.

5) Dans le contexte de la commercialisation et de la présentation de services aériens dans les régions éloignées et du Nord, il est essentiel que les Autochtones du Canada participent à ces activités et qu'on leur fournit les moyens de développement des compétences requises, ce qui n'est pas le cas actuellement.

6) L'état d'un grand nombre d'aéroports et, en particulier, le manque d'aides à la navigation et d'une infrastructure appropriées est un rappel flagrant de la nécessité d'élaborer un programme à long terme de développement des aéroports dans les régions éloignées et du Nord; ce n'est qu'en instituant et en maintenant un tel programme qu'il sera possible d'élaborer, pour les habitants de ces régions, un réseau de transport aérien qui soit véritablement fiable et rentable.

La politique et la réglementation du transport aérien concernant les services aériens dans les régions éloignées et du Nord doivent continuer à être élaborées de sorte à profiter aux collectivités desservies et aux usagers de ces services et à encourager les transporteurs aériens à fournir un service adéquat à l'exploitation de services dans ces régions, le panel est d'avantage rentable. Compte tenu des difficultés possibles fréquemment rencontrées par les transporteurs aériens à fournir un service adéquat que la meilleure façon de réaliser ces objectifs serait de recourir des solutions pour améliorer le service offert aux usagers, c'est-à-dire faciliter l'accès aux tarifs aériens les plus élevés possibles, diminuer le fardeau de réglementation qui

3) Comparativement aux services aériens dans le Sud du Canada, les services aériens dans les régions éloignées et du Nord sont indéniablement plus chers à assurer et les tarifs sont élevés tout indéniablement plus coûteux; le coût élevé de transport aériens sont ainsi plus coûteux; le coût élevé de transport constitue une source principale de préoccupation des régions éloignées et du Nord et de diminuer les coûts élevés régions éloignées et du Nord et de certaines transports aériennes offrant des services locaux ont introduit avec succès des programmes de transport, certains transports aériens spécifiquement pour le milieu tarifs aériens réduits conclus spécialement pour que des services aériens éloignées ont introduit avec succès des programmes de transport, certains transports aériens spécifiquement pour le milieu tarifs aériens éloignées et du Sud qui ont été introduits par les compagnies aériennes régionales.

4) En vue de répondre aux besoins de transport des habitants des régions éloignées et du Nord et de diminuer les coûts élevés régions éloignées et du Sud qui ont été introduits par les compagnies aériennes régionales.

Sur les marchés éloignés et du Nord, le panel note cependant que les consommateurs ne sont pas tous conscients de ces grands transporteurs aériens sur les principaux marchés du Sud du Canada, il convient de noter et de louer ce progrès comparables n'ont été introduits que récemment par les plus exploitants de ces régions; vu que des services à tarif d'exploitation de ces régions; vu que des services à tarif tarifs aériens réduits conclus spécialement pour le milieu tarifs aériens éloignées et du Sud qui ont été introduits par les compagnies aériennes régionales; vu que des services aériens éloignées et du Sud qui ont été introduits par les compagnies aériennes régionales.

régions.

Les subvantes

Après avoir refléchi sur tous les éléments de preuve qu'il a lus et entendus, le panel s'est aperçu que certains faits directeurs ressortaient clairement des présentations du public. Ces faits directeurs, que le panel désire mettre en lumière, sont

ces régions).

1. "interieur" des régions éloignées et du Nord (c.-à-d., "dans"

Le ton de Lengueleté, qui s'est retrouvé aussi dans toutes les discussions ultérieures, a été donné le premier jour à Lourdes-de-Blanc-Sablon, lorsqu'e M. J. Moyen, directeur général, Centre de Santé de la Basse-Côte-Nord, a déclaré que le transport aérien dans sa région est une nécessité et non un privilège. Le thème de la nécessité des services aériens dans les régions éloignées et du Nord est, de l'avais du panel, une réalité indéniable; pour un grand nombre de collectivités, il n'y a pas d'autres moyens que de prendre collégues de bureau situés ailleurs au Canada, b) avoir accès aux installations médicales, et c) obtenir des provisions, des matériaux de construction et d'autres éléments essentiels.

2) Il existe un certain nombre de denominaturs communs à La demande de services aériens dans toutes les régions éloignées et du Nord; cependant, la manière dont cette demande est

		Pangnirtung
		Frobisher Bay
		Kuujjuaq (Fort Chimo)
		Baleine, Great Whale)
	Phase 5	Kuujjuarapik (Poste de La
		Moosonee
		Sioux Lookout
		Thompson
	Phase 4	Coppermine
		Sept-Îles
		Goose Bay
		Baker Lake
		Ranklin Inlet
	Phase 3	Lourdes-de-Blanc-Sablon
		Port Simpson
		Watson Lake
		Dawson Lake
		Inuvik

* Ces localités sont les suivantes:

Le coût du transport aérien "à destination", en provenance et à certaines possibles et les moyens les plus efficaces de réduire solutions socio-économiques et sont penchée en particulier sur les rapports du Panel aborde un certain nombre de préoccupations gouvernement et des transporteurs qui desservent leurs régions, le organisations dont ils sont membres, des administrations qui les bénéficiaires des communautés provenant de citoyens intéressés, des réunions publiques dans dix-neuf collectivités*. Ayant aériennes dans les régions éloignées et le Nord du Canada a tenu le Panel chargé de cette enquête relative aux services

RESUME DES RECOMMANDATIONS

ÉLOGIENNES ET DU NORD SONT-ILS ADÉQUATS?

LES SERVICES AÉRIENS DES RÉGIONS

Impri^me au Canada

permises avec reconnaissance de la source.
Citations et reproductions partielles
(Commission canadienne des transports)
© Droits de la Couronne réservés, 1984

Commission canadienne des transports
15, rue Eddy, 15e ét., Ottawa-Hull K1A 0N9

Premier tirage, novembre 1984

Le 13 novembre 1984

RAPPORT SOMMAIRE
DU COMITÉ DES TRANSPORTS AÉRIENS
DE LA COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS:
LES SERVICES AÉRIENS
DES RÉGIONS ÉLOIGNÉES ET DU NORD
SONT-ILS ADÉQUATS?

Canada

du Comité des transports aériens
de la Commission canadienne des transports:
Les services aériens
des régions éloignées et du Nord
sont-ils adéquats?

Rapport Sommaire

